

Headline
Date
MediaTitle
Section
Journalist
Frequency
Circ / Read

Government Urged To Review On Ban Of Used Auto Part Importation
20 Apr 2011
Nanyang Siang Pau
KL/Selangor
N/A
Daily
114,049 / 250,000

Language
Page No
Article Size
Color
ADValue
PRValue
Chinese
C9
636 cm²
Full Color
7,636
22,909



魏木维促政府检讨禁二手零件进口 北大研究报告涵盖面广 汽车装仿造零件更危险

(巴生19日讯) 马来西亚自动车再循环公会主席魏木维说，该会委任马来西亚北方大学针对政府禁止汽车二手零件进口政策所做的研究报告已出炉，短期内将提呈给国际贸易及工业部，以要求重新检讨这项政策并取消这项禁令。

他于今日向同业汇报研究结果后，在新闻发布会上说，一旦政府坚持实施汽车二手零件进口禁令，消费者基于价格问题而选择购买仿造零件，此举反而会削弱交通工具的安全性，同时造成环境污染。

数十万人或失业

此外，他说，政府实施进口禁令后，将导致汽车二手零件业大受打击，甚至被逼关闭，无形中也衍生数十万员工失业的问题。

“禁止汽车二手零件进口影响深远，消费者皆首当其冲，新零

件、仿造零件及本地二手汽车零件的价格上升，造成消费者经济负担，同时面对恶劣的通货膨胀。”

销售总额140亿

他表示，马来西亚汽车行业是推动我国经济的关键行业之一，于2009年在汽车行业的销售总额高达140亿令吉，占国内生产总值2.1%；而二手零件业在2009年的汽车二手零件进口贸易额高达4亿3200万令吉，其中大部分的汽车二手零件供应本地市场需求，超过90%的零件进口来自日本。

他说，目前马来西亚人民的拥车比例为每1000名居民就有200辆汽车，虽然在东协国家排名第三，不过我国在2010年的60万5156辆汽车销售，却是该区域最大轿车销售量国家。

他表示，贸工部制定国家汽车标准政策时包括从今年6月起，禁



慕扎法沙（左四）向魏木维（左三）解释研究报告的内容。左起为阿都拉辛、哈兹慕哈曼、魏木维、慕扎法沙及三苏。

止进口二手汽车零件的政策，不只是影响5266家企业，间中也影响直属企业的2万9219家经营商家，以及二手汽车零件行业数十万名的员工和他们的家庭成员。

出席记者会者包括马来西亚北方大学资深教授慕扎法沙、经济教授三苏、研究国际及政府政策教授阿都拉辛及马来西亚自动车再循环公会顾问哈兹慕哈曼。



马来西亚自动车再循环公会委任北方大学数名教授针对禁止进口汽车二手零件政策的研究报告出炉，并向会员及同业汇报内容。

魏木维表示，该会委任马来西亚北方大学的研究报告，主要是向政府反映一旦实施这项措施后，可能引发的后遗症。

“研究报告涵盖衡量汽车制造行业的贡献，以及新汽车零件行业的整体经济、衡量汽车二手零件对经济的贡献，确定汽车二手零件的安全性和环境方面的环保功能，潜在的经济及社会问题，同时也向政府建议有利可图的汽

车回收和环保行业，以让汽车二手零件行业永续经营。”

65%供应本地市场

他说，为了巩固研究报告的准确，北方大学顾问团拜访几家公司面试及访谈，同时也为该会会员226名进行问卷调查，以及191名非会员，此问卷调查回应率已占全国3万4685同业的12%。

他指出，根据研究报告显示，大部分从日本引进的汽车二手零

件，有65%供应本地市场需求，35%则是再出口到中东及非洲等国家。

“由于本地的汽车二手零件大部分来自交通意外，或是政府提倡的国产车使用期结束回收计划，因此，有85%已不能再重复使用。”

他表示，这全因我国的车辆有大部分都是使用期超长，然而，日本的轿车有5年使用期限制，因此，进口的汽车二手零件尚有约10年之久的寿命。

购原装零件加重负担

魏木维表示，在马来西亚，购买汽车是一个很大的投资仅次于买屋子，车主多数都是通过银行借贷长达7至10年的车款偿还，所以购买新汽车原装零件肯定增加消费者更多的经济负担。

他说，一般上，仿制新车零件产品，被认为缺乏监控品质不佳，同业皆认为应该禁止仿制零件，而非禁止进口汽车零件，

毕竟从日本引进的零件上属于原装货。

“政府实施汽车二手零件禁令，无法鼓励更多的消费者使用新汽车零件，反而促使更多的消费者使用仿制零件，届时更本无法达到减少交通意外预期的效果，”

他重申，制造新汽车零件也不利于环境，因大量的生产新汽车零件将消耗许多资源，同时大量的释放二氧化碳。